

# Synthèse



## *Des mobilités durables et équitables, un enjeu majeur pour les habitants du Grand Est à l'horizon 2030.*

La libéralisation des transports, la numérisation de l'économie, les nouvelles avancées technologiques, les attentes en termes de qualité de vie, ont et auront un impact considérable sur les transports. Pour le CESER Grand Est, il est nécessaire d'anticiper les évolutions dans ces domaines. A partir d'une analyse de la situation actuelle, des orientations et des priorités ont été définies en vue de proposer des mobilités plus durables et plus équitables aux habitants de la région à l'horizon 2030.

L'avis a été adopté lors de la séance plénière du 23 novembre 2020.

### Contexte et constats

Bien pourvue en offre de transport du fait de sa situation géographique singulière, **la région Grand Est se caractérise néanmoins par des déséquilibres marqués**. Certains sont nationaux, d'autres lui sont spécifiques. En particulier, sa situation au voisinage de territoires très attractifs induit des flux transfrontaliers très importants, qui saturent les grands axes de transports et leurs périphéries.

**La politique du Grand Est en matière de mobilités s'inscrit dans un contexte en profonde mutation**. Tout d'abord, la libéralisation du secteur des transports impulsée par l'Union Européenne s'est traduite en France par plusieurs textes importants. La **Loi d'orientation des mobilités (LOM)** a acté en 2019 le passage d'une logique de transport à une logique de mobilité. Ensuite, les mobilités sont appelées à une nécessaire décarbonation sous le double impératif de la santé publique et du changement climatique. En faisant évoluer les transports dans le sens d'une offre de **mobilité comme service (MaaS)**, l'évolution numérique accentue les questions d'équité sociale et territoriale et rend plus crucial encore le rôle des pouvoirs publics pour garantir l'accès de tous à la mobilité.

**A ces profondes mutations s'est ajoutée la crise sanitaire de la Covid-19 qui remet brutalement en cause la place des mobilités dans l'organisation de notre société** et pose crûment une question qui était jusque-là occultée : faut-il toujours plus de mobilité ? Personne ne sait encore si ce contexte inédit aura des conséquences durables sur les formes d'organisation des transports. Mais il introduit un paramètre supplémentaire dans un cadre global profondément évolutif, à la fois empreint de fortes incertitudes et de riches potentialités.

**C'est un défi que la région Grand Est doit relever**, en s'appuyant sur un SRADDET garantissant la cohérence des politiques de transport. Le CESER a souhaité poser les termes de ce défi et proposer une vision pour 2030 : **avec un écosystème des transports performant, sécuritaire, connecté et sobre en carbone, contribuant à sa prospérité et répondant aux besoins de l'ensemble des citoyens et des entreprises, le Grand Est devient le leader français de la mobilité durable et inclusive du 21<sup>e</sup> siècle.**

Dans cette optique, en s'appuyant sur son rapport, le CESER formule **8 ambitions et 30 préconisations** (extraits ci-dessous). Elles s'adressent au Conseil régional, chef de file des mobilités, mais aussi à l'Etat, aux collectivités, à tous les acteurs publics ou privés participant aux évolutions actuelles et futures dans ce domaine.

## 1 – Parvenir à une organisation partenariale et partagée des mobilités avec tous les territoires

Appelant à une vision plus collective et mieux partagée de l'aménagement du territoire, le CESER estime que la mobilité ne doit pas être une variable d'ajustement. Il exige la prise en compte des mobilités comme élément majeur dans la conception de tout projet d'urbanisme.

## 2 – Construire les fondements d'une solidarité pour une cohésion effective des territoires

Constatant le manque de ressources techniques des petites collectivités territoriales pour affronter la complexité de l'organisation de mobilités plus soutenables, le CESER préconise une co-construction entre les SCoTs et les AOM via des structures publiques d'ingénierie.

## 3 – Faciliter les échanges interrégionaux et donner un nouvel élan aux mobilités transfrontalières

Le CESER demande une étude exploratoire sur l'amélioration des liaisons ferroviaires entre la Lorraine et le bassin rhodanien, en vue d'une réalisation avant 10 ans.

## 4 – Réduire le risque sanitaire dû à la pollution de l'air

Dans le Grand Est, 23 % des émissions de GES et 50 % des oxydes d'azote ont pour origine les transports, essentiellement routiers. La pollution de l'air est responsable de 5 000 décès prématurés par an. Le CESER appelle à généraliser les zones à faible émission en milieu urbain.

## 5 – Favoriser l'essor des mobilités décarbonées

L'accélération du changement climatique oblige à décarboner les transports. Le CESER juge nécessaire de ne négliger aucune piste d'innovation et de privilégier des solutions mixtes diminuant le recours aux énergies fossiles. Il propose la mise en place par les AOM d'un schéma directeur de développement des infrastructures de recharge rapide (électrique, Bio-GNV, hydrogène) sur l'ensemble du territoire.

## 6 – Donner la priorité aux modes actifs

Le CESER estime nécessaire de repenser la ville de la proximité, où les habitants pourraient accéder à pied ou à vélo à la plupart des fonctions urbaines essentielles (se loger, travailler, apprendre, ...). A cette fin, le CESER encourage le développement d'axes spécifiques continus et sécurisés de circulation des modes actifs, les collectivités devant mutualiser les itinéraires et veiller à leur cohérence.

## 7 – Relever le défi de la gouvernance et du financement

Compte tenu de la situation économique actuelle, aggravée par la crise sanitaire, le CESER estime nécessaire de trouver de nouvelles sources de financement en veillant à un rééquilibrage des modèles économiques entre les modes de transport. Par exemple, un syndicat mixte des transports, associant plusieurs AOM, permettrait de prélever le versement mobilité additionnel.

## 8 – Réduire la mobilité contrainte et assurer un droit à la mobilité pour tous

Le CESER insiste sur l'importance de la notion de mobilité inclusive, en tant qu'expression d'un droit à la mobilité indispensable à l'inclusion sociale. Il demande que ce concept fasse l'objet de traductions concrètes et opérationnelles au bénéfice des personnes en situation de vulnérabilité économique, sociale, physique : mise en place de services de mobilité solidaire, chèque mobilité, aides à l'utilisation de vélos à assistance électrique, mise aux normes d'ici 2024 des gares et points d'arrêt routier selon un échéancier fiable.



**Christine GRAFFIEDI**  
Présidente  
de la commission Mobilités



**Bruno ULRICH**  
Rapporteur  
du groupe de travail